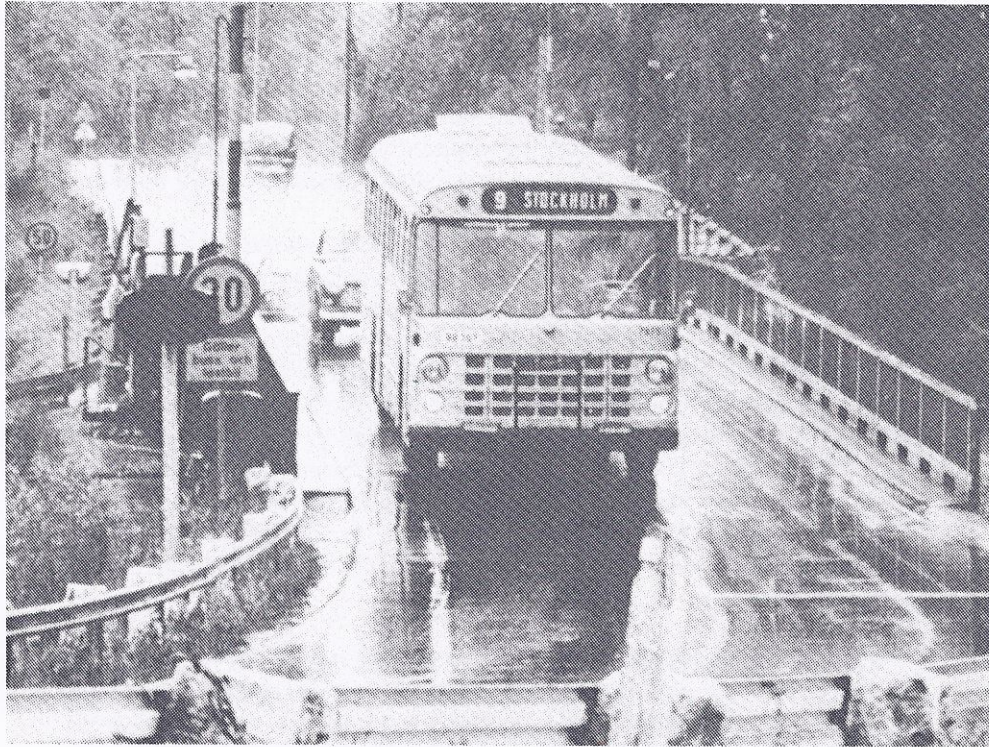


Linje 9 - 40 år



*En av de i dag bevarade bussarna, här på Tappsundsbron.
Denna vagn typ trafikerar sträckan Nyckelby-Kaggeholm kl. 12-15
jubileumsdagen, lördagen den 29 augusti 1992*



Första trafikanterna stiga ombord på bussen vid Lurudden.

Namnet Kaggeholm finner man första gången omkring 1650. På egendomen Vetttersjö låter då fältmarskalken Lars Kagg uppföra ett säteri. Den nuvarande herrgårdsbyggnaden uppfördes dock inte förrän i början på 1700-talet av landshövdingen Isak Funck. Att ta sig till och från egendomen var under decennier tämligen besvärligt. Båt över Norrsundet var en förutsättning, och någon väg i egentlig mening fanns inte. Det var därför något av en välsignelse när lagmannen Sven Fredrik Lindequist, som ägde godset 1842-51, inte bara lät bygga en väg på Helgö utan även lät anlägga den första bron till Älby på Ekerön.

Ångbåtstrafiken

Trots denna förbindelse fanns naturligtvis kollektivtrafik till huvudstaden långt före bussen. Redan tidigt på 1800-talet upprättades sjöförbindelser med hjulångare mellan Stockholm och Mälarens städer, och Kaggeholm kom snart att bli en av huvudbryggorna på flera av traderna. Ångaren *Ekholmen*, byggd 1876 för traden till Björkö-Adelsö och Veckholmslandet, lade till här, liksom från 1910 den ståtliga *Viking*. Vintertid var Kaggeholm ofta slutbrygga, när tjocka isar satte stopp för fortsatt färd.

Ångfartygs AB Drottningholm-Fittja (från 1925 kallat Trafik AB Mälaren-Hjälmaren) avlöstes år 1933 av det nybildade Enabolaget, vars fartyg *Ena I* och *Ena II* säkert är välkända för dagens äldre helgöbor.

Att tåg- och busstrafiken med tiden berövade målarångarna deras lönsamhet är ingen hemlighet, och det gällde även båtarna som anlöpte Helgöbryggorna. Än idag har dock Kaggeholm och Lurudden trafik tack vare Strömma Kanalbolaget, vars båtar anlöper bryggorna på sina resor till och från Björkö.

Helgö får omnibusar

När busstrafik började bedrivas till Ekerön och Munsön 1926, var naturligtvis bron från 1840-talet för bräcklig att trafikeras med de tunga omnibusarna. Man fick klara sig utan busstrafik i många år men efter starka önskemål från helgöborna påbörjades byggandet av en ny bro 1951, delvis med hjälp av statsbidrag. Denna stod klar på sensommaren 1952 och Mäläröarnas Omnibuss AB, MOAB, kunde realisera sitt löfte om busstrafik till Kaggeholm. Turtätheten på den nyöppnade Kaggeholmslinjen, linje 9, var tämligen måttlig. Ur den avbildade turlistan från 8 sept. 1953 kan man utläsa att fyra förbindelser från Kaggeholm till Stockholm finnes vardagar, medan man på sön- och helgdagar får nöja sig med tre avgångar. Ändhållplats i Stockholm var Drottningholmsvägen vid Fridhemsplan.

Från början användes Scania-Vabisbussar med karosser från AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ). Dessa vagnar tog ca. 55 passagerare. Även några äldre bussar från mitten av trettioalet, med karosser från Svenska Maskinverken (SMV), torde ha använts fram till 1957. Nya vagnar kom efterhand i trafik på linjen. Dessa var alla av fabrikat Scania-Vabis, ett märke som MOAB, och efter 1/1 1973 SL-Mäläröarna, varit troget hela tiden. Inför övergången till högertrafik levererades 13 st, för nutida resenärer kanske klassiska, Mäläröbussar. Dessa hade kaross från Svenska Karosseriverkstäderna (SKV), 5-växlad manuell växellåda och naturligtvis motorn placerad fram vid sidan av chauffören. En av dessa vagnar finns än i dag bevarad. Efter de blå Mäläröbussarna har linjen trafikerats med SL-röda bussar i två nyanser; först de oxblodsroda och senare också ljusröda. Året 1985 är en milstolpe i linje 309:s (vilket nummer den fick från hösten 1971) historia. Då togs de första

ledbussarna i bruk, vilka med sina ca. 70 sittplatser kan erbjuda en högre resstandard, speciellt under rusningstid.

Med 9:an på målarövägen

Linje 9 trafikerade först sträckan Fridhemsplan-Kaggeholm men från sommaren 1968 flyttades ändhållplatsen från Fridhemsplan till Brommaplan och från 1 okt. 1971 får kaggeholmsresenärerna finna sig i att åka omvägen via Ekerö sommarstad, då linje 8, som tidigare trafikerat sommarstaden, nedlades. Sedan dess har linjen behållit sin sträckning; från fastlandet i Bromma med närheten till staden, över Kärsön med hållplats vid den gamla Brostugan och vidare över Lovön med Drottningholm, vars ursprung man kan finna i den av Gustav Vasa anlagda kungsgården Torvesund. Namnet Drottningholm tillkom 1579 sedan Johan III lät uppföra det första slottet på platsen åt sin drottning Katarina Jagellonica.

Färden går vidare, ännu något år på den idylliskt slingrande vägen över Lindö, där endast hållplatsens namn vittnar om den lada som en gång fanns här. Efter bron över Tappsund vidtager Ekerön. På vänster sida ligger sedan 1949 bussgaraget och här finns också Ekerös nya centrum. Linjen går sedan genom tätorten fram till Träkvista varefter landsbygden åter blir dominerande. Vid Nyckelby bär det söderut över bron till Helgö. Här åker man genom ett mycket gammalt kulturlandskap. Redan på 400-talet växte Helgö fram som en central handelsplats i Mälardalen. Efter 4 km genom ett landskap med synnerligen blandad bebyggelse, här har uppförts många slag av sportstugor varav en del sedan blivit ombyggda för permanentboende, är vi framme vid målet; Kaggeholms slott, som sedan 1939 inrymmer en folkhögskola driven av pingströrelsen.

*

Linje 309 tjänar mäläröborna som en av SLs inte mindre än 437 busslinjer. Det vore överilat att påstå att Kaggeholmslinjen är en av de tyngre i Stockholms län, men omkring 25.500 mil tillryggalägger ändå 309:ans bussar årligen, till nytta för uppskattningsvis 380.000 passagerare. Och den skaran räcker gott och väl för att jubilarerna ska få rulla vidare in i nästa decennium!

SL Centrala regionen

källor:
P. Bratt, Mäläröarnas kulturhistoriska miljöer
R. Däcker, stencil
L. Rydberg, Stiftelsen Skärgårdsbåten
Andersson, Johansson, Lööv, stenciler

Linje 9	
Från Kaggeholm	Från Stockholm
6.55	6.10
10.10	8.00
14.40	13.35
6) 18.30	15.50
	17.30
	1) 21.40
	helgd. aftnar.
	6) Över Abrahamsberg